

A criação de uma nova entidade, em substituição aos sindicatos, para a coordenação do trabalho nos portos – o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo) – contribuiu para reduzir o número de pessoas na atividade. O quadro avulso, que englobava 3 mil pessoas, possui agora 2,3 mil.



Para reduzir o contingente de trabalhadores nos portos, o Governo federal bancou um incentivo especial, no valor de R\$ 21,57 mil. Em todo o país, o número de desistências ultrapassou 15 mil, a maioria em Santos e Rio de Janeiro, que contavam com os quadros mais inchados do setor.

Modernização reduz mão-de-obra no cais

13144
José Antônio Sarcinelli

Um total de 613 avulsos deixou a faixa do cais, desde a edição da lei de modernização do setor, (a de nº 6.830, de fevereiro de 1993), a maioria estivadores e arrumadores, o que reduziu para cerca de 2,3 mil o número de pessoas atuando no setor no Estado. A saída ocorreu de forma voluntária e cada um desistente recebeu R\$ 21.578,32 de indenização, em troca do cancelamento do registro no Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo).

O gerente do Porto de Vitória e representante da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) no conselho do Ogmo, Eduardo Prata, explicou que o desligamento voluntário está previsto na lei e que o objetivo foi o de enxugar o quadro de avulsos. Em todo o país desistiram da atividade, segundo disse, mais de 15 mil pessoas. “O

nosso quadro até que não estava muito inchado. Em Santos e no Rio de Janeiro ocorreu um número bem maior de desligamentos, porque havia excesso de contingente”.

Em todo o Brasil atuam na orla portuária 61.775 trabalhadores, dos quais 40.995 na condição de avulsos. As mudanças que vem ocorrendo no setor desde 1993, segundo o dirigente, culminaram com a registro no Ogmo de 25.114 pessoas. “Este é o contingente de avulsos que está autorizado a trabalhar na beira do cais em todo o país”. Prata disse que todos os avulsos capixabas já estão registrados no órgão.

O diretor do Sindicato dos Arrumadores, Josué King, disse que cerca de 50% dos integrantes da categoria desistiram da atividade, devido às incertezas geradas pela modernização do setor. O prazo para a desistência

do registro no Ogmo foi encerrado no final de dezembro de 1994. Quem entregasse ao carteira do órgão, no Banco do Brasil, teria direito aos R\$ 21,57 mil de indenização. “O raciocínio de muitos arrumadores foi de quem com este dinheiro na mão conseguiriam montar algum negócio e tocar a vida”.

A saída foi motivada ainda pelo excesso de contingente na época, em relação à oferta de trabalho. King explicou que a categoria era formada por 600 pessoas e que cada uma não conseguia trabalhar mais do que três a quatro vezes na semana. “Como éramos muitos e a oferta de trabalho estava estabilizada, cada um ganhava muito pouco. Isso desestimulou a permanência no porto”. O diretor destacou que o trabalho passou a ser dividido agora por apenas 300 pessoas e que, em função disso, já dá para tirar em média R\$ 1,4 mil/mês.

Foto de Gildo Loyola



Um total de 613 trabalhadores avulsos desistiu da atividade, reduzindo o quadro para 2,3 mil pessoas no porto

Mobilização dos sindicatos preserva sistema de trabalho

A preservação do sistema de trabalho avulso é defendida pela maioria dos trabalhadores portuários. Eles entendem que se cederem à pressão dos armadores e passarem a atuar com carteira assinada, haverá uma queda brutal na renda. “Os operadores querem nos transformar em empregados, pagando de um a dois salários mínimos por mês”, destaca o diretor-financeiro e administrativo do Sindicato dos Consertadores de Cargas, Álvaro Moraes.

A mobilização, em defesa do ca-

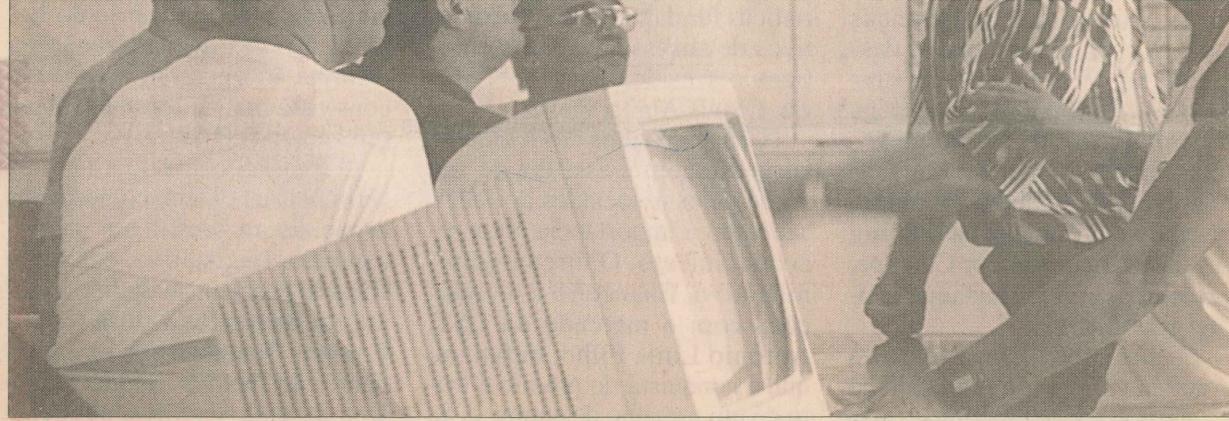
também criado por esta lei, passa a ser o responsável pela gerenciamento do trabalho, do recrutamento ao pagamento pelo serviço executado.

O Ogmo foi implantado no Estado em 1994, e no momento ainda está se estruturando. O representante da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) no Ogmo, o gerente do Porto de Vitória, Eduardo Prata, disse que a partir do próximo ano o órgão pretende fazer a “parede” de todas as categorias, substituindo, neste processo, os sindicatos. “Os

avulsos e emitiu as devidas carteiras funcionais. “Só entra no porto quem tem a carteira do Ogmo”, frisou. Para o próximo ano, Prata revelou que a meta é substituir as carteiras atuais por crachás eletrônicos.

O Ogmo só não credenciou para o trabalho no porto a categoria dos amarradores e desatracadores de navios, porque ela não foi listada pela lei 8.630. “Esqueceram de nós”, observou o presidente do sindicato da categoria, Antônio Oliveira de Almeida. Sem a carteira do Ogmo, a





A função de conferente é exercida por engenheiros, físicos, advogados, economistas e até mesmo médicos

Rendimento da atividade atrai até profissionais liberais

Atividade cem por cento exercida por mão-de-obra masculina, o trabalho na beira do cais, diante da possibilidade de ganhos acima da média paga pelo mercado, atraiu, ao longo da última década, vários profissionais liberais. Médicos, engenheiros, advogados, físicos, matemáticos e economistas, entre outros, figuram entre os avulsos, especialmente na área de conferência de cargas, que, junto com a praticagem, é a que oferece melhor renda. "Pelo menos 90% das 132 pessoas que integram a categoria de conferentes têm formação universitária", revela o presidente do sindicato que representa esses avulsos, Luiz Fernando Santos.

A maioria destes profissionais liberais entrou para o porto em 1985, quando foi realizado, pela extinta Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM), o último concurso de acesso. "Na época, a economia atravessava uma fase recessiva, e as oportunidades de emprego nestas profissões eram limitadas. A conferência de cargas passou a ser uma opção de trabalho", salientou Santos. A vinda desses profissionais, segundo ele, foi positiva, porque contribuiu para elevar a qualidade da mão-de-obra no porto.

A especialização permitiu a introdução da informática, que passou a ser um grande auxiliar do conferente. Graças a um **software** (programa de computador) desenvolvido pelo Sindicato, o conferente, a partir das escalas de desembarque fornecidas pelo comando dos navios, consegue visualizar o local correto onde a carga embarcada no Estado deve ser posicionada no porão. Este programa passou a ser vital, na medida em que as cargas são despejadas aos poucos em vários portos. "A disposição das cargas deve obedecer a escala", explicou o dirigente.

Santos informou que para facilitar o trabalho do conferente, o sindicato adaptou um contêiner em Praia Mole, para que funcione como unidade informatizada de apoio. Também existe um computador do

sindicato em Capuaba. "Queremos implantar em breve terminais em todos os portos, conectados diretamente ao centro de controle, situado na sede da entidade.

Renda

O conferente perde apenas para o prático em termos de renda. O ganho é por produção e, em um mês, oscila entre R\$ 1,2 mil e R\$ 4 mil. Assim como as demais categorias avulsas, o trabalho se dá por escala de rodízio, com a seleção através da "parede". Cada conferente atua, mensalmente, no mínimo 17 vezes no horário diurno e seis no noturno. A jornada é de 18 horas diárias, com revezamento. Por dia são "atendidos" em média 10 navios, cada um empregando cerca de cinco conferentes. Além dos portos públicos (Vitória e Capuaba), a categoria atua nos terminais privativos de Portocel e Praia Mole.

Na "parede", realizada na sede do sindicato, em Santa Lúcia, às 11 horas do último dia 3, para escalar, entre os 32 presentes, quem ocuparia as 19 vagas disponíveis para o turno das 13 horas, um dos três médicos que fazem parte da categoria de conferentes explicou que sem o porto, teria dificuldades para sobreviver. Diplomado pela Ufes e com especialização em ginecologia, divide a manhã entre dois plantões em hospitais públicos da capital, reservando a tarde e parte da noite para a conferência de cargas.

O médico, que não quis divulgar o nome, disse que atua nos hospitais da cidade há 18 anos e que o salário não passa de R\$ 600,00. No porto, "tirou" somente em novembro R\$ 2,5 mil livres. "É o trabalho no cais que me garante um padrão de vida de classe média", afirmou. Bem-sucedido na disputa por uma vaga no turno, uma vez que tinha preferência no câmbio do dia, conseguiu vaga para Praia Mole, onde, conforme garantiu, se ganha mais. O acesso ao porto foi conquistado, no último concurso do setor, há 11 anos.

Os outros dois médicos que integram a categoria também compareceram à mesma "parede", e, depois que foi garantida não divulgação dos nomes, confirmaram que sem esta atividade, não teriam como manter as famílias. "Apesar de não ganharmos mais como anteriormente, porque os preços caíram muito, ainda dá para faturar bem no cais. O trabalho médico está desvalorizado e só com ele não teríamos como sobreviver", declararam.

Jornada

Para fechar o mês com uma quantia mais expressiva no bolso, o conferente precisa dedicar tempo à atividade e enfrentar embarques e desembarques de cargas "ruins", para conquistar o direito de operar as cargas nobres, como placas de aço e celulose. "Se a escala cai para uma carga de arroz em Capuaba, por exemplo, e neste dia chove, não se ganha nada. O desembarque é interrompido, para não estragar a mercadoria, e se ganha pelo dia apenas o salário, que é de R\$ 11,00", revela outro conferente.

Na atividade também há 11 anos, este conferente possui o diploma de engenheiro, mas nunca exerceu a profissão "por falta de oportunidade". O trabalho na beira do cais foi a alternativa ao desemprego. Por mês consegue ganhar até R\$ 3 mil líquidos, cerca de duas vezes mais que o salário médio recebido atualmente por um engenheiro no mercado regional. "Mas têm-se que trabalhar até 10 horas por dia, às vezes de madrugada e em feriados".

O presidente do Sindicato dos Conferentes disse que pela necessidade de atuar nos mais diferentes horários e também nos feriados, muitos conferentes não conseguiram manter o casamento. De acordo com Santos, metade da categoria é divorciada. "Trabalhamos um dia para o juiz e outro para nós", revelou o engenheiro-conferente, um dos divorciados da categoria, que paga pensão alimentícia.

empregados, pagando de um a dois salários mínimos por mês", destaca o diretor-financeiro e administrativo do Sindicato dos Consertadores de Cargas, Álvaro Moraes.

A mobilização, em defesa do caráter avulso do trabalho, vem sendo reforçada pelos sindicatos há cerca de quatro anos, desde quando se iniciou a discussão em torno da modernização dos portos brasileiros. O sistema avulso acabou sendo preservado pela nova legislação (Lei 8.630, de fevereiro de 1993). Mesmo assim, vez ou outra, surgem tentativas de alterar as regras, e permitir que os armadores usem mão-de-obra próprio (e não ados avulsos) no processo de embarque e desembarque de cargas.

A mais recente ameaça contra o sistema ocorreu no final de novembro, quando no relatório final do substitutivo ao projeto de lei 1.125 (que dá nova regulamentação à navegação de cabotagem no Brasil), o deputado federal baiano José Carlos Aleluia incluiu termos permitindo ao armador o direito de usar mão-de-obra própria nas operações de recebimento, estocagem, embarque, desembarque e entrega de cargas, assim como nas de estiva, conferência, conserto, vigilância, especificamente para transporte de cabotagem e para o Mercosul.

Como reação, os avulsos capixabas aderiram à greve decretada pelo setor em todo o país e paralisaram os portos públicos da região por 24 horas. "Estamos abertos a discutir preços, adicionais e tamanho das equipes. Mas não abrimos mão do caráter avulso do trabalho", destacou o presidente da Intersindical da Orla Portuária, Jetro Dantas. Com a lei de modernização, a atividade portuária passou a ser convencionalizada pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP). Este colegiado, que reúne representantes de todos os segmentos que atuam no porto, tem o poder de tomar todas as decisões de cunho institucional. O Órgão Gestor da Mão-de-Obra (Ogmo),

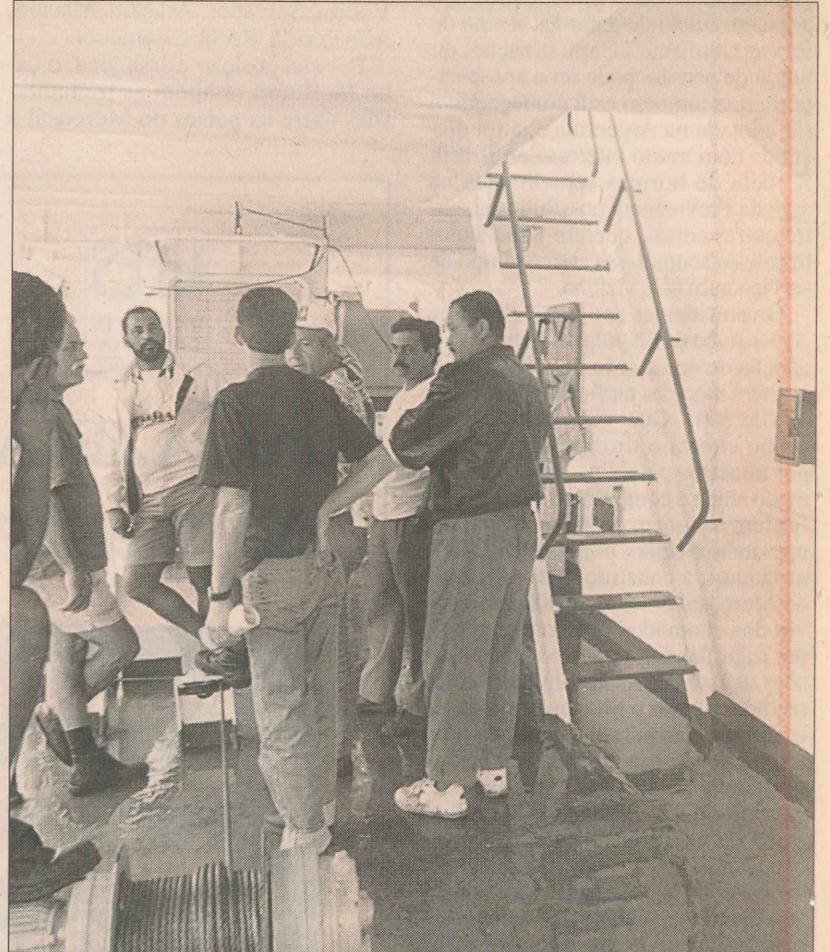
Santo (Codesa) no Ogmo, o gerente do Porto de Vitória, Eduardo Prata, disse que a partir do próximo ano o órgão pretende fazer a "parede" de todas as categorias, substituindo, neste processo, os sindicatos. "Os sindicatos passarão a exercer apenas o papel político de representação de suas categorias".

No momento, o Ogmo tem atuado como intermediário entre os operadores e os avulsos. Prata disse que 17 empresas já recrutam e pagam os trabalhadores com a intermediação do Ogmo. Nos dois anos de existência, o órgão cadastrou todos dos

amarradores e desatracadores de navios, porque ela não foi listada pela lei 8.630. "Esqueceram de nós", observou o presidente do sindicato da categoria, Antônio Oliveira de Almeida. Sem a carteira do Ogmo, a saída foi buscar liminar na Justiça, em 1993, para continuar no porto.

Formada por 253 pessoas, sendo apenas 180 na ativa, a categoria atua apenas nos portos de Vitória e Capuaba. A categoria foi criada em 1989, por decisão judicial, e começou a operar em 1990. O serviço amarração e desatracamento dos navios antes era realizado pelos bloqueiros.

Foto de Gildo Loyola



Estivadores a bordo em Capuaba: defesa unânime do trabalho avulso

Quadro supletivo é incorporado

O ingresso dos portos capixabas na era da modernidade eliminou uma figura comum, ao longo de décadas, entre os avulsos, principalmente estivadores: o trabalhador "bagrinho" ou "supletivo". O "bagrinho" era explorado pelos mais antigos, na medida em que os substituía em vários trabalhos, recebendo apenas uma parte da remuneração. Estes inician-

tes foram integrados aos quadros efetivos, ao mesmo tempo em que os sindicatos apertaram a fiscalização sobre o cumprimento das escalas.

O presidente do Sindicato dos Estivadores e da Intersindical dos Trabalhadores da Orla Portuária, Jetro Dantas, garantiu que o "bagrinho" foi abolido no âmbito da Estiva desde que assumiu a entidade, em 20 de março de 1979. "Meu primeiro ato foi baixar norma, incorporando o quadro supletivo". Com a vigência do Órgão Gestor da Mão-de-obra (Ogmo), em 1994, disse que só pode operar no porto quem

possui a carteira do órgão.

Outra medida do sindicato para coibir este tipo de situação, segundo disse, foi uma fiscalização mais rígida sobre as escalas. Tanto a entidade da estiva como a dos conferentes estão informatizadas e fazem, via computador, o controle do rodízio dos avulsos. "Não há mais como enviar substitutos ao trabalho. Primeiro porque só entra no porto quem tem o registro do Ogmo. Segundo, porque perde a vez no rodízio", garante o presidente do Sindicato dos Conferentes, Luiz Fernando Santos.